



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 50]  
No. 50]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 12, 2003/चैत्र 22, 1925  
NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 12, 2003/CHAITRA 22, 1925

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 अप्रैल, 2003

सं. टैम्प/82/2002-बी.पी.टी०.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 तथा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रबोग करते हुए प्रशुल्क पत्तन प्राधिकरण (i) फोर्कलिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभारों में संशोधन (ii) पाइपलाइन/कन्वेयर के माध्यम से हैंडल किए जाने वाले कारगों के लिए मानकों के नियतन और (iii) लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु प्रशुल्क नियतन के संबंध में विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (बी.पी.टी.) से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टैम्प/82/2002-बी.पी.टी.

विशाखापट्टनम् पत्तन न्यास ..... आवेदक

आदेश

(17 मार्च, 2003 को पारित)

यह मामला (i) फोर्कलिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभारों में संशोधन (ii) पाइपलाइन/कन्वेयर के माध्यम से हैंडल किए जाने वाले कारगों के लिए मानकों के नियतन और (iii) लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु प्रशुल्क नियतन के संबंध में विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (बी.पी.टी.) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. बी. पी. टी. ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बातें रखी हैं।—

(क) फोर्क लिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभार में संशोधन संबंधी :—

- (i) टन क्षमता वाले फोर्कलिफ्ट ट्रक के लिए वर्तमान किराया प्रभार 8 घंटे की एक शिफ्ट के लिए रु. 1439 है।
- (ii) असंगत ग्राउन्ड कंडीशन तथा इमारती लकड़ी के लट्ठों का प्रहस्तन और अन्य ब्रेक ब्लक कारगों के कारण फोर्कलिफ्ट ट्रकों के त्वरित ब्रेक-डाउन ने लागत केन्द्र को अलाभकारी बना दिया है।
- (iii) 'पूरी तथा 5 टन शामिल करते हुए' क्षमता वाले फोर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए किराया प्रभार में वृद्धि कर आठ घंटे की प्रतिशिफ्ट या उसके भाग पर रु. 2400 (प्रस्तुत लागत शीट पर आधारिता) करने का प्रस्ताव है।

(ख) पाइपलाइन/कन्वेयर के माध्यम से हैंडल किए जाने वाले कारगो हेतु मानकों का नियतन :—

- (i) प्रत्येक जलयान के लिए गोदी अधिभोग को निश्चित करने वाले परम्परागत साधनों द्वारा हैंडल कारगो के संबंध में हुक शिफ्ट आउटपुट हुए मानकों का निर्धारण वर्तमान दरमान से होता है। तथापि पाइपलाइन/कन्वेयर पद्धति द्वारा हैंडल किए जाने वाले कारगो के लिए मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं।

(ii) अतः गोदी में जलयान के ठहरने को निश्चित करने के लिए पाइपलाइन/कन्वेयर के माध्यम से हैंडल किए जाने वाले विभिन्न कारगो हेतु निम्नलिखित मानक सम्मिलित करने का प्रस्ताव है :—

वस्तु	गोदी दिन हेतु प्रस्तावित मानक (टन में)
मिट्टी का तेल	3800
एल डी ओ	2000
एल पी गैस (आन्तरिक पत्तन)	2600
एल पी गैस (बाहरी पत्तन)	4000
अन्य सभी पेट्रोलियम उत्पाद	5900
आयात कच्चा तेल	34500
यानांतरण कच्चा तेल	18400
पेट्रोलियम उत्पाद यानांतरण (बाहरी पत्तन)	9200
पेट्रोलियम उत्पाद यानांतरण (आन्तरिक पत्तन)	4000
फॉस्फोरिक एसिड	6300
कॉस्टिक सोडा	3900
द्रव अमोनिया	4900
खाद्य तेल	3200
मॉल्टन सल्फर	7200
स्टीरेने भोनोमर	3000
एकरीलन नाइट्रोट	1800
सल्फ्युरिक एसिड	4600
अन्य रसायन	2000
सी.एफ.एल. के अलावा रॉक फॉस्फोरस एफ. बी.	4000
सल्फर एफ. बी.	2000
खाद्य एफ. बी.	2200
ट्रकों तथा पंपिंग की ओर शीरा	500

(iii) इन मानकों को प्राप्त करने के लिए अपनायी गई पद्धति परम्परागत साधनों अर्थात् पिछले 3 वर्ष की औसत उत्पादकता के 80% के द्वारा हैंडल कारगो के संबंध में मानक नियतन के लिए अपनायी गई थी।

(iv) प्रस्तावित मानकों के लिए ट्रेड प्रयोक्ताओं की सहमति प्राप्त कर ली गई है।

(ग) लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु प्रशुल्क :—

(i) बड़े ग्रूप वाहको (290000 डी. डब्ल्यू. टी. तक) से कच्चे तेल का यानांतरण वित्त वर्ष 2000-2001 के दौरान बी.पी.टी. लंगरगाह में किया गया था और ऐसे प्रचालक अगले 2 से 3 वर्ष तक निरंतर चालू रखे जाते हैं। चूंकि वर्तमान दरमान इस प्रचालन हेतु प्रशुल्क निर्धारित नहीं करता है इसलिए लंगरगाह में पॉल के यानांतरण हेतु निम्नलिखित प्रशुल्क नियत करने का प्रस्ताव है :—

क्रम सं.	विवरण	प्रस्तावित दर
1	2	3
1.	लंगरगाह में मदर टैंकर @पत्तन शुल्क पायलट कार्य	प्रति जी. आर. टी. 9 सेन्ट प्रति जी. आर. टी. 5 सेन्ट
2.	लंगरगाह में डॉटर टैंकर @ (जो कारगो लेने के बाद अन्य पत्तनों की ओर जाते हैं) पत्तन शुल्क पायलट कार्य	प्रति जी. आर. टी. 9 सेन्ट प्रति जी. आर. टी. 5 सेन्ट
3.	शिफिंग प्रभार	लंगरगाह से/तक आन्तरिक/बाहरी पत्तन से/ तक डॉटर टैंकर का शिफिंग केबल शिफिंग माना जाएगा तथा शिफिंग प्रभारों जो भी लागू हों, का उद्घ्रहण किया जाएगा। कारगो लेने/छोड़ने तथा पत्तन में अन्य टैंकरों पर/साथ

1

2

3

(उसके अंतिम प्रस्थान तक) यानांतरण के लिए लंगरगाह तक/से डॉटर टैंकर का बाद में किया गया शिफ्टिंग भी शिफ्टिंग माना जाएगा।

4. लंगरगाह में कारगो लेने के बाद डॉटर टैंकर को आन्तरिक/बाहरी पत्तन में कारगो छोड़ने/अगले यानांतरण प्रचालन हेतु शिफ्ट करना। पत्तन शुल्क/पायलट कार्य/गोदी किराया तथा घाट शुल्क

लंगरगाह प्रचालनों हेतु यदि इस टैंकर पर संग्रह किया किया है तो पत्तन शुल्क तथा पायलट कार्य क्रमशः 9 सेन्ट तथा 5 सेन्ट प्रति जी आर टी को विधिवत घटाने के बाद अधिसूचित दरों के अनुसार

"@" उपर्युक्त के अलावा सभी सेवाओं पर प्रभार अधिसूचित दरों के अनुसार लगेगा। दर में सेवाओं जैसे होजेस यातायात के प्रभार फैंडर संबंधी प्रभार अर्थात फैंडर किराया प्रभार, यातायात प्रभार, समयोपरि प्रभार, अतिरिक्त अधिकारी प्रभार तथा यथा आवश्यक संरक्षा कारणों के लिए सहारे के रूप में टग का उपबंध शामिल है।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में बी. पी. टी. ने इस प्राधिकरण से निम्नलिखित को अनुमोदित करने हेतु अनुरोध किया है:—

(i) 'पूरी तथा 5 टन को शामिल करके' क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट ट्रकों के संबंध में आठ घंटे या उसके भाग पर प्रति शिफ्ट किराया प्रभार रु. 2400.

(ii) बिन्दु 2.1 ख (ii) में विनिर्दिष्ट पाइपलाइन/कन्वेयर के द्वारा हैंडल किए जाने वाले कारगो हेतु प्रस्तावित मानक तथा-

(iii) बिन्दु 2.1 ग (i) में विनिर्दिष्ट लंगरगाह में पॉल यानांतरण हेतु प्रस्तावित दर।

3.1 प्रस्ताव की एक प्रति विभिन्न संबंधित प्रयोक्ता संगठनों/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों के पास टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में बी. पी. टी. को भेज दिया गया था। इसके प्रत्युत्तर में बी. पी. टी. ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

3.2 इस मामले में संयुक्त सुनवाई विशेषापटनम में बी.पी.टी. के परिसर में 6 नवम्बर, 2001, 6 फरवरी, 2002, 21 जनवरी, 2003 को आयोजित की गयी थी। संयुक्त सुनवाईयों में बी.पी.टी. तथा विभिन्न प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए।

4.1 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है आई. एन. एस. ए. ने पाइपलाइन/कन्वेयर द्वारा हैंडल किए जाने वाले कारगो के संबंध में निष्पादन मानकों में सम्मिलित इनाम/दंड योजना को शुरू करने को प्रस्ताव दिया है। आई.एन.एस. ए द्वारा दिए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:—

(i) मानक, स्वभावतः पत्तन प्रबंधन के विवेकाधिकारों के अधीन होने चाहिए क्योंकि गैर-निष्पादन या कम निष्पादन के कारणों की जांच शास्त्रियां उद्यग्रहण के पूर्व की जा सकती है।

(ii) प्रत्येक आयातक/निर्यातक के लिए एक पास बुक शुरू की जानी चाहिए। अनुबद्ध मानकों के विरुद्ध वास्तविक निष्पादन में अधिकता या न्यूनता को कारगो और जलयान के हिसाब से रिकार्ड किया जाए। इन आंकड़ों को वर्ष में एक बार जोड़ा जा सकता है और अंतिम परिणाम नकारात्मक आता है तो शास्त्र लगायी जा सकती है। यदि परिणाम सकारात्मक है तो दांडिक प्रभारों के 50% के अराबर राशि का भुगतान पत्तन द्वारा किया जाए।

(iii) फाइन-ट्यूनिंग के लिए चर्चा करने के बाद इस प्रस्ताव पर पाइपलाइन कारगो हेतु सीधे विचार किया जा सकता है। तथापि शुष्क बल्कि कारगो के मामले में अधिक विस्तृत योजना पर विचार करने की आवश्यकता है।

4.2 आई.एन.एस.ए. से प्राप्त सुझाव टिप्पणियों के लिए बी.पी.टी. को भेज दिए गए थे। फिर भी इस संबंध में हमें बी.पी.टी. से कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर मामले की अगली कार्यवाही के लिए अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने हेतु बी.पी.टी. से अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:—

(i) जून, 2001 में किराया प्रभारों में 15% की वृद्धि को ध्यान में रखते हुए इतने कम समय में किराया प्रभारों में संशोधन का औचित्य।

(ii) विद्युत से प्रचालित (टाइप) फोर्क लिफ्ट ट्रकों का उल्लेख करते समय प्रस्ताव में प्रतीत होने वाली विसंगति और उसी समय ईंधन लागत तथा अन्य स्नेहकों को लागत शीट में शामिल करना।

(iii) फोर्क लिफ्ट ट्रकों की मूल लागत/द्वास मूल्य जो 31 मार्च, 2001 को था, बीमा लागत इत्यादि।

5.2 हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रत्युत्तर में बी.पी.टी. ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। बी.पी.टी. द्वारा रखे गए कुछ मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं:—

(i) प्रशुल्कों के हाल के संशोधन में संबंधित गतिविधि के समस्त कार्य पर विचार करके कारगो प्रहस्तन प्रभारों में 15% की बढ़ी की गई थी और यह व्यक्तिगत लागत केन्द्र पर आधारित नहीं थी।

(ii) त्वरित ब्रेक डाउन के कारण अनुरक्षण की बढ़ी हुई लागत के अतिरिक्त गोदरेज मशीनरी में अन्तर्निहित दोषों की वजह से अतिरिक्त खर्च भी हो गया। इनकी दोषों की वजह से फोर्कलिफ्ट ट्रकों को कल्च पैड की मरम्मत हेतु अक्सर ले जाना पड़ता है। वर्ष 1999-2000 में फोर्क लिफ्ट ट्रकों के अनुसरण पर खर्च कारगो के प्रहस्तन हेतु संयंत्र और गियर के किराए से प्राप्त आमदनी से दुगने से भी अधिक हो गया है जिसमें फोर्क लिफ्ट ट्रकों तथा मोबाइल क्रेनों के किराया प्रभार सम्मिलित हैं।

(iii) असंगत ग्राउन्ड कंडीशनों के कारण फोर्क लिफ्ट ट्रकों थोड़े समय के लिए छोड़ना तथा वास्तविक उपयोग समय पर दृष्टि रखना कठिन है। इसलिए प्रशुल्क को प्रति घंटा आधार पर रखने के बजाए 8 घंटे की शिफ्ट आधार पर रखने का प्रस्ताव है।

(iv) फोर्क लिफ्ट ट्रक डीजल परिचालित हैं न कि विद्युत परिचालित जैसा कि उसने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है।

(v) चूंकि 3 टन क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट ट्रकों के लिए परिचालन और अनुरक्षण लागत तथा उपरित्त अलग से उपलब्ध नहीं हैं इसलिए ऐसी लागतों के उचित प्रतिशत अपनाकर लागत विवरण तैयार किए जाते हैं।

(vi) 31 मार्च, 2001 को विद्यमान फोर्क लिफ्ट ट्रकों के 18 फ्लीट का बही मूल्य प्रस्तुत किया गया है। इन फोर्क लिफ्ट ट्रकों की उपयोग क्षमता भी प्रस्तुत की गई है। इसने अपने 21 फरवरी, 2003 के पत्र से यह स्पष्ट किया है कि उसका कार्य कुल घंटे अर्थात् 6000 घंटों पर विचार करके तीन शिफ्टों के लिए प्रति वर्ष 250 दिन रखे गए हैं।

(vii) पड़ोसी पत्तनों पर प्रचलित प्रशुल्क दरों को पॉल लंगरगाह के यानांतरण प्रभारों को प्रस्तावित करने का आधार माना जाता है।

6.1 इस बात का उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि पॉल तथा पॉल उत्पादों और लंगरगाह में पॉल के यानांतरण प्रशुल्क हेतु मानकों को बी. पी. टी. द्वारा संशोधित प्रयोक्ताओं से चर्चा के आधार पर बाद में संशोधित किया गया था। नए प्रस्ताव में किए गए मुख्य आशोधन निम्नानुसार है:—

(i) पेट्रोलियम तथा पेट्रोलियम उत्पादों के कम परिमाण पार्सलों के लिए रियायती मानक प्रस्तावित हैं। पॉल पार्सलों, अर्थात् 5000 टन तक 5000 टन से 10000 टन तक था 10000 टन से अधिक के लिए मानकों के तीन सेट प्रस्तावित हैं।

(ii) स्टीरने मोनोमर जैसे थोड़े से नए कारगो के लिए मानक प्रति गोदी दिन 3000 टन से कम करके 2500 टन किए गए हैं।

(iii) आई. पी. अल्कोहॉल तथा ब्लास्ट फर्नेस स्लेग, जो उसके (पहले) संशोधित प्रस्ताव में नहीं थे, हेतु आउटपुट मानकों को थी सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया गया है।

(iv) (क) लंगरगाह में पॉल जलयानों के यानांतरण प्रशुल्क के मामले में आई. ओ. सी. एल. से परामर्श करके पत्तन शुल्कों को और भी कम किया गया है। विदेश जाने वाले जलयान हेतु मदर जलयानों तथा डॉक्टर टैंकरों के लिए पत्तन शुल्क 3 सेन्ट प्रति जी.आर.टी. प्रस्तावित है। डॉक्टर के लिए रु. 150 प्रति जी आर टी है।

(v) प्रस्तावित दरों इस प्राधिकरण के अनुमोदन के बाद नियमित होने के अध्यधीन 1 मार्च, 2003 से लागू हुई हैं। बी.पी.टी. ने यह उल्लेख किया है कि परिचालन तिथि के तीन माह के बाद प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा की जाएगी।

7. संक्षेप में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने के लिए बी.पी.टी. का अंतिम प्रस्ताव निम्नानुसार है:—

(क) फोर्क लिफ्ट प्रभार :—

(i) 'पूरी तथा 5 टन सम्मिलित करते हुए' क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट के लिए 8 घंटे की प्रति शिफ्ट हेतु वर्तमान किराया प्रभार रु. 1439 को संशोधित कर आठ घंटे की प्रति शिफ्ट हेतु रु. 2400 करना।

(ख) पाइप लाइन/कन्वेयर द्वारा हैंडल कारगो तथा अन्य कारगो मद के लिए मानक :

— (i) लाइन से हैंडल कारगो, अन्य द्रवों तथा कुछ कारगों मद हेतु प्रस्तावित मानक निम्नानुसार हैं:—

क्रम सं.	उत्पाद का नाम	प्रति गोदी दिन प्रस्तावित मानक (टन में)		
		5000 टन तक	5000 से ऊपर तथा 10000 टन	10000 से ऊपर
		10000 टन		
1.	एम. एस. तेल	2200	3200	5900
2.	ए. टी. एफ.	1760	—	—
3.	नेच्या	—	—	8000
4.	एल. डी. ओ.	2100	3300	5100
5.	एफ. ओ.	3000	4200	6100
6.	एल. पी. गैस (आन्तरिक पत्तन)	—	2000	—
7.	एल. पी. गैस (बाहरी पत्तन)	—	3000	—
8.	नेवीग्रेड ईंधन तेल	—	1500	—
9.	एल. एस. एच. एफ. एच. एस. डी. (लोसल्फर हाई फ्लैश एच. एस. डी. या नेवीग्रेड एच. एस. डी.)	1500	3600	5800
10.	एस. के. ओ.	2600	3700	5500
11.	गैस आयल/एच. एस. डी.	2600	3900	8800
12.	आयत पॉल (बाहरी पत्तन)	—	9500	—

क्रम सं.	उत्पाद का नाम	प्रति गोदी दिन प्रस्तावित मानक (टन में)
13.	इम्पोर्ट कच्चा तेल	34500
14.	फॉस्फोरिक एसिड	6300
15.	कॉस्टिक सोडा	3000
16.	लिक्विड अमोनिया	4900
17.	खाद्य तेल	3200
18.	शीरा	4100
19.	एथिलीन अल्कोहल	4100
20.	मोल्टन एल्फर	7200
21.	एसिरीलीन नाइट्रेट	1800
22.	सल्फ्युरिक एसिड	4000
23.	सी. एफ. एल. के अलावा एफ. बी. में रॉक फॉस्फोरस	3500
24.	सी. एफ. एल. के अलावा एफ. बी. में सल्फर	2000
25.	सी. एफ. एल. के अलावा एफ. बी. में खाद	2200
26.	ट्रकों तथा पंपिंग पर सीधे भेजने हेतु शीश	300
27.	स्टीरेने मोनोमर	2500

क्रम सं.	उत्पाद का नाम	प्रति गोदी दिन प्रस्तावित मानक (टन में)
28.	आई. पी. अल्कोहल	2300
29.	अन्य स्सायन	
	(i) 25000 टन तक	2000
	(ii) 25000 टन से ऊपर	3000
30.	एल्युमिना	
	25000 टन पार्सल से नीचे	11500
	25000 टन पार्सल से ऊपर	16000
31.	गेहूँ (निर्यात) (ब्ल्क)	325
32.	बोराबंद कारगो (105 किग्रा से ऊपर)	233
33.	बोराबंद कारगो (105 किग्रा तक)	100
34.	बेंटोनाइट (निर्यात)	317
35.	मटर	250
36.	ब्लास्ट फरनेस स्लैग	330

(ii) आवातों के अन्तर्गत कोकिंग कोयले हेतु नियत मानकों को निम्नानुसार आशोधित किया जाएः—

सेल्फ डिस्चार्जिंग गियर के साथ जलयान द्वारा डिस्चार्ज कोयला	622 टन
नॉन सेल्फ डिस्चार्जिंग जलयानों द्वारा डिस्चार्ज किया गया सभी प्रकार का कोयला	360 टन

(iii) धारा 2.3.8 अर्थात् डी. बी. एम. ब्ल्क को क्रम सं. 23 परदी गई नामावली का रिफ्रेक्टरी कच्ची सामग्री के रूप में फिर से नामकरण किया जाएँ।

(iv) फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग द्वारा गियरलैस जलयान से किनारे पर डिस्चार्ज किए गए ब्ल्क कारगो के मानले में 12000 टन प्रति दिन का मानक प्रस्तावित है।

(ग) लंगरगाह में पॉल के यानांतरण प्रशुल्क :

मदर टैंकर पर पत्तन शुल्क	3 सेन्ट प्रति जी. आर. टी.
डॉटर टैंकर पर पत्तन शुल्क	विदेश जाने वाले जलयान के लिए 3 सेन्ट प्रति जी. आर. टी. तथा तटीय जलयान के लिए रु. 1.5 प्रति जी. आर. टी.
एस. टी. एस. प्रभार	मदर टैंकर से यानांतरण कारगो पर रु. 20. 00 प्रति टन

निबंधन एवं शर्त :—

- तटीय जलयान पर लागू छूट को और आगे नहीं बढ़ाया जाएगा।
- मदर टैंकर तथा डॉटर टैंकर रोड स्टीड प्रभारों के भुगतान से पूर्ण रूप से मुक्त रहेंगे।
- यदि लंगर गाह में मदर टैंकर से कारगो लेने के बाद डॉटर टैंकर डिस्चार्ज और/या यानांतरण प्रचालनों के लिए बाहरी पत्तन पर शिफ्ट किया जाता है तो टैंकर बाहरी पत्तन में डिस्चार्ज और/या यानांतरण प्रचालनों के लिए लागू अधिसूचित दरों के अनुसार पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा। इस मानले में प्रचालनों हेतु डॉटर टैंकर से पत्तन शुल्क, जैसा कि ऊपर बताया गया है के रूप में पहले से ही एकत्र की गई राशि को भुगतान माना जाएगा और बाहरी पत्तन पर देय पत्तन शुल्क के लिए अधिसूचित दरों के विरुद्ध समायोजित किया जाएगा।

(iv) सेगरीगेटिड बैलास्ट वाले टैंकरों हेतु उसके अन्तर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के टिप्पणी संभ में निर्दिष्ट घटे हुए कुल टनभार को पत्तन शुल्क वसूली के लिए कुल टनभार माना जाएगा।

(v) उपर्युक्त दरों में बी. पी. टी. द्वारा सहारे के रूप में एक टग की व्यवस्था करने, पत्तन से लाइटरेज साइट तक फेंडर स्ट्रोंग का अनुकरण करने के लिए दूसरे टग की व्यवस्था करने, मटर जलयान के पूरा होने के बाद जहाज को इंटर करने तथा पत्तन को वापस भेजने, एस. टी. एस. प्रचालन हेतु फ्लेक्सीबिल हाऊस हैंडलिंग तथा लदान मास्टर के अनुदेशों के अनुसार एस. टी. एस. प्रचालन के मध्य साइट पर नेमी फेंडर अनुरक्षण जैसी सेवाओं का प्रभार शामिल है। उपर्युक्त सेवाओं के अतिरिक्त अन्य सभी सेवाओं पर अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार लगेगा। पत्तन फेंडरों की आपूर्ति उपलब्धता तथा उपयुक्तता के अध्यधीन अधिसूचित दरों पर की जाएगी।

(vi) लंगरगाह में यानांतरण पूरा होने के बाद यदि किसी डॉटर टैंकर को यानांतरण और/ या माल उतराई हेतु बाहरी पत्तन पर शिफ्ट किया जाता है और मटर टैंकर से कारगो लेने के लिए फिर से लंगरगाह में शिफ्ट कर दिया जाता है तो ये सभी संचलन केवल शिफ्टिंग माना जाएगा तथा कोई पायलट कार्य फीस उद्गृहीत नहीं की जाएगी। दूसरे शब्दों में डॉटर का शटलिंग लंगरगाह और बाहरी पत्तन से/तक पत्तन से उसके अंतिम प्रस्थान तक यानांतरण और/ या माल उतराई और/या हल्दिया की ओर संचलन हेतु बाहरी पत्तन तक/से शिफ्टिंग माना जाएगा।

(vii) उपर्युक्त दर पत्तन सीमाओं के अन्तर्गत लंगरगाह में होने वाले सभी क्रूड यानांतरणों के लिए लागू है।

8. इस मामले में विचार विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये और हमारी वेबसाइट ([www.inmp.nic.in](http://www.inmp.nic.in)) पर भी उपलब्ध रहेंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :—

(i) बी. पी. टी. ने वर्तमान किराया प्रभारों में वृद्धि का प्रस्ताव मुख्य रूप से इस आधार पर रखा है कि गतिविधि उच्च अनुरक्षण लागत के कारण अलाभकारी हो गई है। वास्तव में दर संशोधन पर संबंधित क्रियाकलाप हेतु लागत विवरण द्वारा प्रतिबिम्बित वित्तीय स्थिति आधार पर मई 2003 में होने वाले आगामी सामान्य संशोधन के साथ विचार किया जा सकता था। फिर भी चूंकि बी. पी. टी. ने इस वृद्धि के लिए फोर्क लिफ्ट की परिचालन लागत अधिक होने का तर्क दिया है इसलिए अनुसूची से आगे संशोधन हेतु इस प्रशुल्क मद पर विचार करना निश्चित हुआ है।

बी. पी. टी. ने उल्लेख किया है कि पिछले सामान्य संशोधन के समय व्यक्तिगत लागत केन्द्र पर विचार नहीं किया गया था परन्तु संपूर्ण क्रियाकलाप का विश्लेषण हुआ था। इस संदर्भ में यह स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि बी. पी. टी. ने विभिन्न कारगों तथा जलयान उपक्रिया-कलापों के लिए लागत विवरण तैयार करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी और इसलिए यह प्राधिकरण व्यक्तिगत लागत केन्द्रों की वित्तीय स्थिति का विश्लेषण नहीं कर सका था परन्तु मुख्य क्रियाकलापों हेतु प्राप्त स्थिति पर आधारित निर्णय लेना पड़ा था।

(ii) बी. पी. टी. ने प्रस्तावित घाटा शुल्क दर को प्राप्त करने हेतु फोर्क लिफ्ट ट्रकों की वर्तमान लागत रु. 8.5 लाख रखने पर विचार किया है। नियोजित पूँजी पर मूल्यहास और प्रतिफल की गणना बी. पी. टी. ने लागत आधार पर की है।

सभी महापत्तनों पर इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी जाने वाली सामान्य पद्धति के अनुसार नियोजित पूँजी पर प्रतिफल प्रतिस्थापन लागत पर अनुमत न होकर कामकाज पूँजी आस्ति के नेट ब्लाक पर अनुमत है। टीक उसी प्रकार आस्ति की मूल लागत पर मूल्य हास पर विचार किया जाता है। अतः नियोजित पूँजी पर प्रतिफल बी. पी. टी. द्वारा निर्दिष्ट इन फोर्क लिफ्ट ट्रकों के औसत वही मूल्य के आधार पर संशोधित किया जाता है।

पत्तन ने भी इन फोर्क लिफ्ट ट्रकों का मूल्य हास भारत के सभी महापत्तनों के लिए सरकार द्वारा निर्धारित जीवन मानकों को ध्यान में रखकर आस्ति की मूल लागत पर निर्दिष्ट किया है। सभी अन्य महापत्तनों पर इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई सामान्य नीति के क्रम में मूल्यहास उपस्कर की मूल लागत पर अनुमत है।

(iii) बी. पी. टी. ने इस क्रियाकलाप के लिए उपरी लागत निर्दिष्ट नहीं की है परन्तु मरम्मत तथा स्टाक लागत से 21% अधिक निर्धारित किया है। इस बात का उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि पिछले सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण ने कॉस्ट प्लस मॉडल अपनाकर आदेश पारित किया था जिसमें प्रशुल्क विश्लेषण में सभी उपरि खर्चों का विधिवत ध्यान रखा गया था। क्रियाकलाप/पत्तन हेतु सभी उपरिव्यय दी गई अवधि में निरन्तर समान रहे। यदि उन्हें उस सीमा तक फोर्क लिफ्ट के लिए विनियोजित किया जाए तो अन्य क्रियाकलापों में कमी की जानी चाहिए। चूंकि इस प्रकार की कमी किसी भी स्थान पर नहीं हुई है इसलिए उपरिव्ययों को शामिल करना अत्यधिक विनियोजन हो जाएगा। ऐसी स्थिति में बी. पी. टी. द्वारा अपने परिकलन में विचार किए उपरितत्वों को अलग रखा जाता है।

(iv) बी. पी. टी. ने मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए वर्तमान लागत के 10% व्यव का आकलन किया है। इस लागत केन्द्र के लिए वास्तविक आंकड़ों पर आधारित उपरी तथा अनुरक्षण लागत को निर्दिष्ट करने संबंधी हमारे अनुरोध के बावजूद इस संभ में जानकारी उपलब्ध नहीं करवायी गई थी। इस बात का उल्लेख करना सुसंगत हो सकता है कि कुछ थोड़े से महापत्तनों ने आस्ति की मूल लागत का 3.3%

मरम्मत और अनुरक्षण खर्च आंकलित किया है। वी. पी. टी. ने वर्ष 1999-2000 में फोर्क लिफ्ट ट्रकों के अनुरक्षण पर हुआ खर्च प्रस्तुत किया है जो कारोग हैंडलिंग के प्लांट तथा गियर के किराए से प्राप्त आमदनी के दुगने से भी अधिक है। यह देखा गया है कि इन फोर्क लिफ्ट ट्रकों के अधिकांश का जीवन 3-5 वर्ष से अधिक है और इसलिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अपेक्षाकृत उच्च होनी चाहिए। अतः इस मामले में फोर्क लिफ्टों की जीवन तथा इस बात की जानकारी प्राप्त कर, कि इस लागत में अलग से कोई उपरि तत्व अनुमत नहीं है, मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए मूल लागत का 10% राशि की अनुमति दी जाती है।

(v) वी. पी. टी. ने किराया प्रभारों को प्राप्त करने हेतु अपने परिकलन में बीमा लागत को विशेष रूप से शामिल नहीं किया है। एक प्रश्न के जवाब में वी. पी. टी. ने स्पष्ट किया है कि फोर्क लिफ्ट ट्रकों का बीमा नहीं है क्योंकि ट्रेडरों द्वारा उनका प्रयोग किया जा रहा है फिर भी फोर्क लिफ्ट की किसी भी क्षति के लिए दरमान में निर्धारित खंड के अनुसार दावा किराएदार पर किया जाएगा। वी. पी. टी. को सलाह दी जा सकती है कि वह उपस्कर का बीमा करवाए तथा नुकसान के लिए दावे का भुगतान प्रयोक्ताओं से प्राप्त न करके बीमा कम्पनी से करे। ऐसा होने से प्रशुल्क प्राप्त करने हेतु बीमा लागत अनुमेय लागत मद बन जाएगी।

(vi) सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर फोर्क लिफ्ट ट्रक हेतु 75% उपलब्धता मानक अनुबंधित करते हुए वार्षिक 352 दिन मानकर वार्षिक उपलब्ध क्षमता लगभग 6336 घंटे आती है। वी. पी. टी. ने अपनी कार्यप्रणाली में कार्य की तीन शिफ्टों के साथ 250 कार्य दिवस के आधार पर इन फोर्क लिफ्टों के लिए उपलब्धता घंटे 6000 घंटे रखने पर विचार किया है। उसने वर्ष 2000-2001 के लिए उपयोग क्षमता 34.5% निर्दिष्ट की है जिसे यदि ईंधन लागत और प्रति शिफ्ट लागत को प्राप्त करने हेतु लागू किया जाता तो वी. पी. टी. द्वारा प्रस्तावित दर की तुलना में किराया प्रभार बहुत अधिक होते। इससे प्रयोक्ताओं को लाभ नहीं हो सकता है। इस स्थिति में वी. पी. टी. द्वारा निर्दिष्ट 6000 घंटे की क्षमता पर वर्तमान मामले में विचार किया जाएगा जिससे सरकार द्वारा निर्धारित उपलब्धता मानक 94.7% तक कार्यान्वित हो जाएंगे। इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए सामान्य सिद्धांत के क्रम वर्तमान मामले में नियोजित पूँजी पर प्रतिफल अधिकतम स्वीकार्य स्तर 18.5% के 94.7% तक अनुमत है, संयोगवश वी. पी. टी. ने अधिकतम स्वीकार्य स्तर 18.5% के मुकाबले अपने परिकलन में केवल 18% आर. ओ. सी. ई. पर विचार किया है जो संशोधित परिकलनों में सही हो जाएगी।

(vii) वी. पी. टी. ने उल्लेख किया है कि किराया प्रभार उद्ग्रहण इकाई को प्रतिवृद्धि आधार से बदलकर 8 घंटे की एक शिफ्ट आधार पर करने का प्रस्ताव है क्योंकि इससे फोर्क लिफ्ट ट्रक को बहुत कम समय के लिए किराए पर देने तथा वास्तविक उपयोग घंटों द्वारा दिया गया औचित्य तर्क संगत है इसलिए यह प्राधिकरण उसे स्वीकार करता है।

(viii) उपयुक्त के अध्यधीन फोर्क लिफ्ट ट्रक के किराया प्रभारों का परिकलन संशोधित किया गया है। संशोधित परिकलन अनुलग्नक 1 के रूप में संलग्न है। संशोधित कार्यप्रणाली किराया प्रभार रु. 217 प्रति 8 घंटे की शिफ्ट या उसके भाग पर निर्दिष्ट करती है। यह अनुमोदित है।

(ix) जैसा कि वी. पी. टी. ने स्वीकार किया है कि पत्तन का इरादा परिचालनों हेतु फोर्क लिफ्टों की आपूर्ति से धीरे-धीरे अलग होना है। इस हेतु फ्लीट प्रतिवेदित रूप में फेज-आउट होता जा रहा है। विरोधाभास स्वरूप पत्तन अब भी ट्रेड से केवल फोर्क लिफ्टों का उपयोग करने के लिए आग्रह करता है। यह कदम उपस्कर की घटी उपलब्धता के साथ मिलकर फ्लीट के फेजिंग आउट होने के कारण प्रयोक्ताओं के लिए समस्या उत्पन्न कर सकता है। इसलिए प्रयोक्ताओं ने मांग की है कि प्रचालन में उन्हें अपने फोर्क लिफ्ट लाने की अनुमति दी जानी चाहिए। पत्तन के फोर्क लिफ्टों की कम उपलब्धता के कारण यह मांग अतार्किक प्रतीत नहीं होती है। इसलिए यदि कोई प्रयोक्ता पत्तन फोर्क लिफ्टों को किराए पर नहीं लेना चाहता है तो प्रचालन हेतु उसे प्राइवेट फोर्क लिफ्टों की अनुमति देने के संबंध में वी. पी. टी. विचार कर सकता है। वी. पी. टी. के सामने अपने फ्लीट के कम उपयोग की समस्या नहीं आएगी क्योंकि उसकी वर्तमान में नियत किराया प्रभार रु. 2172 प्रति शिफ्ट जबकि प्राइवेट प्रचालकों ने यह दर रु. 2500 प्रति शिफ्ट रखी है।

(x) अंतिम सामान्य संशोधन आदेश में इस प्राधिकरण ने दंडात्मक गोदी किराया प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए जलयानों के गोदी अधिभोग को निश्चित करने के उद्देश्य से परम्परागत साधनों द्वारा हैंडल की जाने वाली विभिन्न वस्तुओं के लिए हुक (शिफ्ट) आउटपुट के मानकों को अनुमोदित किया था। वी. पी. टी. ने अब पाइपलाइन/कन्वेयर प्रणाली द्वारा हैंडल किए जाने वाले कारगों हेतु मानक तथा कुछेक कारगों मर्दों में आउटपुट मानक जोड़ने का प्रस्ताव रखा है क्योंकि ये वर्तमान दरमान में विद्यमान नहीं हैं। इन मानकों को प्राप्त करने के लिए अपनाया गया तरीका ठीक वैसा ही है जैसा सामान्य संशोधन प्रस्ताव में अपनाया गया था। वी. पी. यू. ए. तथा अन्य कुछेक प्रयोक्ता संगठनों ने उल्लेख किया है कि रॉक फास्फेट, सल्फ्यूरिक एसिड, कॉस्टिक सोडा इत्यादि के लिए प्रस्तावित मानकों में इन कारगों की औसत उत्तराई क्षमता को ध्यान में रखकर कमी करने की आवश्यकता है। प्रयोक्ताओं के सुझाव के क्रम में वी. पी. टी. ने अपने संशोधित प्रस्ताव में संदर्भित कारगों मर्दों के लिए आउटपुट मानकों को कम कर दिया है।

संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसरण में पॉल उत्पादों की विभिन्न श्रेणियों, जैसा कि एच. पी. सी. एल. ने पहचान की है, हेतु मानक प्रस्तावित हैं। 21 जनवरी, 2003 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में ई. आई. पी. एल. तथा अन्य तेल कंपनियों ने पेट्रोलियम

तथा पेट्रोलियम उत्पादों के कम परिणाम वाले पार्सलों के लिए रियायती मानक निर्धारित करने का अनुरोध किया है। इस परिप्रेक्ष्य में बी. पी. टी. ने पॉल पार्सलों के लिए मानकों 3 सेट -500 टन तक 5000 टन से 10,000 टन तक तथा 10,000 से ऊपर, रखने का प्रस्ताव दिया है।

अन्य कारगों जैसे - एल्युमिनिया, बोरबंद कारगो इत्यादि के लिए स्टीबडोर एसोशिएशन तथा क्लीयर्सी और फार्वडिंग एसोसिएशन के प्रतिनिधियों के साथ परस्पर सहमति होने पर अतिरिक्त मानकों का प्रस्ताव रखा गया है। नए प्रस्ताव में पत्तन ने कुछ अधिक कारगों मदों, जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया है, के लिए मानक शामिल करने का प्रस्ताव भी दिया है।

चूंकि बी. पी. टी. द्वारा प्रस्तावित संशोधित मानक प्रयोक्ताओं के साथ करार करने तथा परम्परागत रासायनिक द्वारा हैंडल किए जाने वाले कारगों के संबंध में हुक शिफ्ट आउटपुट को नियत करते समय पहले से ही अनुमोदित तारीका अपनाने प्राप्त हुए हैं इसलिए यह प्राधिकरण उपर्युक्त पैरा 7 (ख) (I) में प्रस्तावित मानकों को अनुमोदित करता है।

(xi) बोरा बंद कारगों के लिए निर्धारित एक समान मानक के विचार से बी. पी. टी. ने गेहूं, चावल और अन्य कारगों, जो बोरों में हैंडल होता है, के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित मानकों हटाने का अनुरोध किया है क्योंकि यह बहुत अधिक हो जाएगा। बी. पी. टी. का यह सुझाव तर्कसंगत प्रतीत होता है इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xii) बी. पी. टी. ने कोकिंग कोयले (आयात) को दो भागों, सेल्फ डिस्चार्जिंग गियर जलयान द्वारा उतारा गया कोयला, तथा नॉन सेल्फ डिस्चार्जिंग जलयानों द्वारा उतारा गया कोयला, में बांटकर उसके लिए निर्धारित मानकों को आशोधित किया है। चूंकि प्रस्तावित आशोधन प्रयोक्ताओं को लाभ पहुंचा सकता है और किसी प्रयोक्ता ने उस पर आपत्ति नहीं उठायी है इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित करता है।

वर्तमान अनुसूची में आयात कारगों हेतु वस्तुवार आउटपुट मानक निर्धारित करते समय 'डी बी एम इन बल्क' मद की नियमावली को (रिफेक्टरी रॉ मेट्रिरियल) के रूप में नाम रखने संबंधी प्रस्ताव में मात्र सुधार किया जाना है और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xiii) बी. पी. टी. में लाइमस्टोन उत्तराई के नए प्रचलन की शुरूआत के मद्देनजर फ्लोटिंग ब्रेन का उपयोग करके बिना गियर वाले जलयानों से तट पर बल्क कारगों की उत्तराई हेतु 12000 टन प्रति दिन आउटपुट मानक का प्रस्ताव है। किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित मानकों पर कोई आपत्ति नहीं उठायी है इसलिए यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

(xiv) आई एन ए ने जलयान एजेंट द्वारा निर्धारित सीमा से ऊपर प्राप्त निष्पादन तथा इन क्रेडिट को कम निष्पादन, यदि कोई हो, के लिए शास्ति के साथ समायोजित करने पर विचार करने के संबंध में सुझाव दिया है। बी. पी. टी. ने आई एन ए के इस प्रस्ताव का जवाब दिया है। विचार करने के लिए मुद्दा दक्षता संबंधी प्रशुल्क योजना नहीं है बल्कि शास्ति अधिरोपित करने हेतु गोदी अधिभोग के मानक निर्धारित करना है। यह बात जानकर कि गोदी में संसाधनों की कमी है तथा उसका उचित उपयोग किया जाए जलायान गोदी में अधिक समय तक नहीं ठहरेंगे या बेकार नहीं खड़े रहेंगे। बी. पी. टी. द्वारा किसी दक्षता संबंधी प्रशुल्क योजना के लिए प्रस्ताव बनाते समय आई एन ए द्वारा दिए गए सुझाव को ध्यान में रखा जाए।

(xv) बी. पी. टी. ने अपने लंगरगाह में पॉल के यानांतरण हेतु समेकित प्रभारों का प्रस्ताव रखा है। प्रस्तावित दरों अधिसूचित प्रशुल्क से कम हैं। बी. पी. टी. के वाणिज्य निर्णय तथा इस तथ्य, कि प्रस्ताव सुविधा के मुख्य प्रयोक्ताओं से चर्चा करने के बाद तैयार किया गया है, को जानकर यह प्राधिकरण पॉल के यानांतरण हेतु प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था को अनुमोदित करता है। परिणामस्वरूप तथा उपर्युक्त कारणों की वजह से तथा समग्र विचार-विमर्श के पश्चात् यह प्राधिकरण बी. पी. टी. के निम्नलिखित प्रस्तावों को अनुमोदित करता है :—

- 5 टन क्षमता तक के फोर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए किराया प्रभार रु. 2172 प्रति 8 घंटे की शिफ्ट या उसके भाग पर नियत किया जाता है।
- पाइप लाइन/कन्वेयर द्वारा हैंडल कारगों के लिए आउटपुट मानक तथा अन्य कारगों मद के लिए आउटपुट मानक जैसा कि ऊपर अनुच्छेद 7 (ख) में प्रस्तावित है।
- लंगर गाठ में पॉल यानांतरण को नियंत्रित करने वाली तत्कालीन दरें एवं शर्तें जैसा कि ऊपर अनुच्छेद 7 (ग) में प्रस्तावित है।

ए. एल. बोगिरबार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/IV/143/2003/असा. ]

अनुलग्नक ।

## 3 टन क्षमता वाले फोर्क लिफ्ट ट्रक के किराया प्रभारों के संशोधन को प्रकाशित करने वाला विवरण

क्र. सं.	विवरण	राशि (लाख रु. में)
	सरकार द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार उपलब्धता क्षमता (352 * 24 * 75%)	6336
	अपनी कार्य प्रणाली में वी. पी. टी. द्वारा विचार की गई क्षमता	6000
	क्षमता उपयोग प्रतिशत में जैसा कि वी. पी. टी. द्वारा निर्दिष्ट है	94.7%
क.	<b>वार्षिक पूँजी लागत :</b>	
(i)	क्षमता उपयोग से संबंधित पूँजी पर प्रतिफल (रु. 2.96 करोड़ $\times$ 18.5% $\times$ 94.7%)	0.52
(ii)	मूल्य ह्रास	0.85
	<b>उप-जोड़ (क)</b>	1.37
ख.	<b>वार्षिक प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत</b>	
	<b>परिचालन लागत</b>	
(i)	भरम्भन तथा अनुरक्षण	0.68
(ii)	ग्राहक एवं भार	8.23
(iii)	ईधन लागत (6000 घंटे * रु. 18 * 3 ली.)	3.24
(iv)	स्नेह तथा स्टोर	0.87
	प्रबंधन तथा सामान्य उपरि खर्च	1.90
	<b>उप-जोड़ (ख)</b>	14.92
	<b>कुल वार्षिक लागत (क) + (ख)</b>	16.29
	<b>प्रतिदिन लागत (रु. में)</b>	6515
	<b>8 घंटे की शिफ्ट के लिए लागत (रु. में)</b>	2172

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 9th April, 2003

No. TAMP/82/2002-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) about (i) revision of hire charges of forklift trucks, (ii) fixation of norms for cargoes handled through pipeline/conveyor, and (iii) fixation of tariff for transhipment of POL at anchorage as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

CASE NO. TAMP/82/2001-VPT

The Visakhapatnam Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 17th day of March 2003)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) about (i) revision of hire charges of forklift trucks; (ii) fixation of norms for cargoes handled through pipeline/conveyor; and, (iii) fixation of tariff for transhipment of POL at anchorage.

2.1. The VPT has made the following points in support of its proposal:

A. Regarding revision of hire charges of forklift trucks:

- (i). The existing hire charge for a 3 tonne capacity forklift truck is Rs.1439/- per shift of 8 hours.
- (ii). The accelerated break-down of the forklift trucks due incompatible ground conditions and handling of timber logs and other break-bulk cargo has made the cost center un-remunerative.
- (iii). It is proposed to hike the hire charge to Rs.2400/- per shift of 8 hours or part thereof (based on the cost sheet submitted) for forklift trucks of capacity 'upto and inclusive 5 tonne'.

B. Fixation of norms for cargoes handled through pipe line / conveyor

- (i). The existing Scale of Rates prescribes the norms for hook-shift output in respect of cargoes handled by conventional means to decide the berth occupancy for each vessel. The norms for cargo handled through pipelines/conveyor system have not, however, been prescribed.
- (ii). It is, therefore, proposed to incorporate the following norms for various cargoes handled through pipelines/conveyer to decide the vessels' stay at the berth:

Commodity	Norm proposed for berth day (in tones)
Furnace oil	3800
L.D.O	2000
L.P.Gas (Inner harbour)	2600
L.P.Gas (outer harbour)	4000
All other petroleum products	5900
Import crude oil	34500
Transhipment crude oil	18400
Transhipment petroleum products (Outer harbour)	9200
Transhipment Petroleum products (Inner harbour)	4000
Phosphoric Acid	6300
Caustic soda	3900
Liquid Ammonia	4900
Edible oils	3200
Molten Sulphur	7200
Styrene Monomer	3000
Acilan Naitrate	1800
Sulphuric Acid	4600
Other chemicals	2000
Rock phos. F.B. other than C.F.L	4000
Sulphur F.B.	2000
Fertilisers F.B.	2200
Molasses direct to trucks & pumping	500

(iii). The methodology adopted for arriving at these norms is similar to that adopted for fixation of norms in respect of cargoes handled by conventional means i.e. 80% of the average productivity of the previous 3 years.

(iv). A consensus of the trade users has been obtained for the proposed norms.

C. Tariff for transhipment of POL at anchorage

(i). Transhipment of crude oil from large crude carriers (up to 290000 DWT) was undertaken at the VPT anchorage during the fiscal year 2000-01; and the such operators are likely to continue for the next 2 to 3 years. Since the existing SOR does not prescribe tariff for this operation, it is proposed to fix the following tariff for transhipment of POL at anchorage:

S. No.	Particulars	Proposed rate
1.	Mother tanker at anchorage @ Port dues Pilotage	9 cents per GRT 5 cents per GRT
2.	Daughter tanker at anchorage @ (which sails to other ports after receiving the cargo) Port dues Pilotage	9 cents per GRT 5 cents per GRT
3.	Shifting charges	Shifting of daughter tanker from/to anchorage from/to inner/outer harbour shall be treated as shifting only and shifting charges, as applicable, shall be levied. Also, all the subsequent shifting of the daughter tanker to/from anchorage for receipt/discharge of cargo and for transhipment in port to/with other tankers (till her final departure) shall be treated as shifting only.
4.	Daughter tanker shifted to inner harbour/outer harbour for discharge/further transhipment operations after receiving the cargo at anchorage.  Port dues / Pilotage / Berth hire & Wharfage	As per the notified rates duly deducting port dues and pilotage of 9 cents and 5 cents per GRT respectively, if collected on this tanker for anchorage operations.

(ii) All services other than mentioned above, shall be charged as per the notified rates. The rate is inclusive of charges for services like transportation of hoses, all charges related to fenders i.e. fender hire charges, transportation charges, overtime charges, extra officer charges and provision of a tug as a standby for safety reasons as and when required.

In this backdrop, the VPT has requested this Authority to approve the following –

(i) a hire charge of Rs.2400/- per shift of 8 hours or part thereof in respect of the forklift trucks of capacity upto and inclusive of 5 tonnes;

- (ii) the norms proposed for cargo handled through pipeline/conveyer specified at point 2.1B (ii); and,
- (iii) the rate proposed for transhipment of POL at anchorage specified at point 2.1C (i).

3.1. A copy of the proposal was forwarded to various concerned user organisations/representative bodies of port users for their comments. The comments received from them were sent to the VPT as feed back information. In response the VPT has also furnished its comments.

3.2. Joint hearings in this case were held on 6 November 2001, 6 February 2002 and 21 January 2003 at the VPT premises in Visakhapatnam. At the joint hearings, the VPT and the various users have made their submissions.

4.1. As decided at the joint hearing, the INSA has proposed to introduce reward/penalty scheme incorporating performance standards in respect of cargo handled through pipeline/conveyor. Some of the main points made by the INSA are summarised below:

- (i). Norms, *per se*, should be subject to the discretionary powers of Port Management as reasons for non-performance or under performance can be examined before levying penalties.
- (ii). A passbook should be introduced for each importer/exporter; the excess or shortfall in the actual performance as against norms stipulated should be recorded cargo-wise and ship-wise. This figure can be summed once in a year and if the end result is negative, penalty may be charged if it is positive, an amount equivalent to 50% of the penal charges may be paid by the port.
- (iii). This proposal may straight away be considered for pipeline cargoes after discussion for fine-tuning. In the case of dry bulk cargoes, however, a more detailed scheme needs to be considered.

4.2. The suggestions received from the INSA were forwarded to the VPT for comments. We have, however, not received any response from the VPT in this regard.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish additional information/clarification required for further processing of the case. Some of the main points raised by us are as follows:

- (i). Justification for revision of hire charges in such a short span of time in view of a recent 15% upward revision of the hire charges in June 2001.
- (ii). Discrepancy appearing in the proposal mentioning the electrically operated (type) forklift trucks and at the same time inclusion of the cost of fuel and other lubricants in the cost sheet.
- (iii). The original cost / depreciated value as on 31 March 2001, insurance cost, etc., of the forklift trucks.

5.2. In response to the queries raised by us the VPT has furnished the requisite information/clarification. Some of the main points made by the VPT are summarised below:

- (i). In the recent revision of tariffs, cargo handling charges were revised upward by 15% considering the over all working of the activity concerned; and, not based on the individual cost centre.
- (ii). In addition to the increased cost of maintenance due to accelerated breakdowns additional expenditure is also incurred due to the inherent defects in the machinery of the Godrej make forklift trucks leading to frequent repair of the clutch pad. The expenditure on the maintenance of forklift trucks in the year 1999-2000 has been

more than twice the income from hire of plant and gear for cargo handling which includes hire charges of fork lift trucks and mobile cranes.

- (iii). The incompatible ground conditions make it difficult to spare the forklift trucks for a short spell and to keep track of actual utilisation hours. The tariff is, therefore, proposed for a shift of 8 hours instead of per hour basis.
- (iv). The forklift trucks are diesel operated and not electric operated as stated in its proposal.
- (v). Since the operation and maintenance cost and the overhead element are not separately available for the 3 tonne capacity forklift trucks, the cost statements are prepared by adopting reasonable percentages of such costs.
- (vi). The book value of 18 fleet of fork lift trucks existing as on the year ended 31 March 2001 has been furnished. The capacity utilisation of these forklift trucks has also been furnished. It has also clarified vide its letter dated 21 February 2003 that its working is based on total number of hours available hours i.e. 6000 hours taking into consideration 250 days per annum for three shifts.
- (vii). The tariff rates prevalent at neighboring ports are taken as basis for proposing transhipment charges of POL anchorage.

6.1. It may be relevant to mention that the norms for the POL and POL products and tariff for transhipment of POL at anchorage were revised subsequently by the VPT based on the discussion with the concerned users. The following are the main modifications made in the recast proposal:

- (i). Concessional norms are proposed for low volume parcels of petroleum and petroleum products. Three sets of norms have been proposed for POL parcels i. e. upto 5000 tonnes, 5000 tonnes to 10,000 tonnes and above 10,000 tonnes.
- (ii). Norms for a few new items of cargo like styrene monomer is reduced from 3000 to 2500 tonnes per berth day
- (iii). It has also proposed to incorporate output norms for IP alcohol and blast furnace slag which were not existing in its (earlier) revised proposal.
- (iv).
  - (a) In case of tariff for transhipment of POL vessels at anchorage, the port dues have been further reduced in consultation with the IOCL. Port dues is proposed as 3 Cents per GRT for mother vessels and daughter tankers for a foreign-going vessel; Rs. 1.50 pr GRT for daughter.
  - (b) The proposed rates have been implemented with effect from 1 March 2003 subject to regularisation after the approval of this Authority. The VPT has also pointed out that the proposed tariff arrangement will be reviewed after three months from the date of operation.

7. To summarise, the final proposal of the VPT requiring approval of this Authority is as follows:

**A. Fork Lift Charges**

- (i). To revise the existing hire charges of Rs.1439 per shift of 8 hours to Rs.2,400/- per shift of 8 hours for forklift of capacity 'upto and inclusive of 5 tonne'.

**B. Norms for cargo handled through pipelines/conveyor and other cargo items:**

(i). Proposed norms for cargoes handled through pipelines, other liquids and for a few other cargo items are as follows:

SI. No.	Name of the Product	Proposed Norms per berth day (in tonnes)		
		Upto 5000 tonnes	Above 5000 and upto 10000 tonnes	Above 10000 tonnes
1.	M.S. Oil	2200	3200	5900
2.	A.T.F	1760	-	-
3.	Naptha	-	-	8000
4.	L.D.O.	2100	3300	5100
5.	F.O.	3000	4200	6100
6.	L.P. Gas (Inner Harbour)	-	2000	-
7.	L.P. Gas (Outer Harbour)	-	3000	-
8.	Navygrade Fuel Oil	-	1500	-
9.	LS HF HSD (Low sulphur High flash HSD or Navy-Grade HSD)	1500	3600	5800
10.	S.K.O.	2600	3700	5500
11.	Gas Oil/HSD	2600	3900	8800
12.	Import POL (Outer harbour)	-	9500	-

Si. No.	Name of the Product	Proposed Norms per berth day (in tonnes)
13.	Import Crude Oil	34500
14.	Phosphoric Acid	6300
15.	Caustic Soda	3000
16.	Liquid Ammonia	4900
17.	Edible Oils	3200
18.	Molasses	4100
19.	Ethylene Alcohol	4100
20.	Molten Sulphur	7200
21.	Acyrylin Nitrate	1800
22.	Sulphuric Acid	4000
23.	Rock phos. at F.B. other than CFL	3500
24.	Sulphur at F.B. other than CFL	2000
25.	Fertiliser at F.B. other than CFL	2200
26.	Molasses direct to trucks and pumping	300
27.	Styrene Monomer	2500
28.	IP Alcohol	2300
29.	Other Chemical (i). Upto 5000 tonnes (ii). Above 5000 tonnes	2000 3000
30.	Alumina Below 25000 tonnes parcel Above 25000 tonnes parcel	11500 16000

Si. No.	Name of the Product	Proposed Norms per hook per shift (in tonnes)
31.	Wheat (export) (Bulk)	325
32.	Bagged Cargo (above 105 Kgs.)	233
33.	Bagged Cargo (upto 105 Kgs.)	100
34.	Bentonite (Export)	317
35.	Peas	250
36.	Blast furnace slag	330

(ii). The norms fixed for coking coal under imports to be modified as follows:

Coal discharged by vessels with self discharging gear.	622 tonnes
All types of coal discharging by non-self discharging vessels.	360 tonnes

(iii). The nomenclature at Sl. No. 23 of Section 2.3.8 i.e. DBM bulk to be renamed as refractory raw materials.

(iv). Norm of 12000 tonnes per day proposed in case of bulk cargo discharged on to the shore from the gearless vessel by using floating crane.

**C. Tariffs for transhipment of POL at anchorage:**

Port dues on mother tanker	3 cents per GRT
Port dues on daughter tanker	3 cents per GRT for foreign-going vessel and Rs.1.5 per GRT for coastal vessel.
STS charges	Rs.20.00 per tonne on cargo transhipped from mother tanker.

**Terms and Conditions**

(i). No further discount which is applicable to coastal vessel shall be extended.

(ii). Mother tanker and daughter tankers are completely exempt from payment of road stead charges.

(iii). If the daughter tanker after receiving cargo from the mother vessel at anchorage shifts to outer harbour for discharge and / or transhipment operations, then the tanker shall pay port charges as per the notified rates applicable for discharge and / or transhipment operations in outer harbour. In such case the amount already collected for the operations at anchorage from the daughter tanker towards port dues as indicated above shall be treated as payment and adjusted against the notified rates for port dues payable at outer harbour.

(iv). For the tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage indicated in the remarks column of its international tonnage certificate will be taken to be the gross tonnage for collection of port dues.

(v). The above rates are inclusive of charges for services like provision of one tug as stand-by by VPT, provision of 2nd tug to undertake towage of fender string to lighterage site from port, inter ship and back to port after completion of mother vessel, routine on-site fender maintenance between STS operation as per loading master's instructions and handling of flexible hoses for the STS operation. All other services other than mentioned above shall be charged as per notified rates. Port fenders, subject to availability and suitability, shall be supplied at notified rates.

(vi). In case a daughter tanker after completion of transhipment at anchorage shifts to outer harbour for transhipment and / or discharge and again shifts to anchorage for receiving the cargo from the mother tanker, all such movements shall be treated as shifting only and no pilotage fee will be levied. In other words, shuttling of daughter from / to anchorage and outer harbour till her final departure from the port shall be treated as shifting only to / from outer harbour for transhipments and / or for discharge and / or for onward movement to Haldia.

(vii). The above rates is applicable for all crude transshipments taking place in anchorage within the port limits.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website ([www.tamp.nic.in](http://www.tamp.nic.in)).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The VPT has proposed to hike the existing hire charges mainly on the ground that the activity has become un-remunerative due to high maintenance cost. In fact, revision of rate could be considered alongwith the next general revision which will fall due in May 2003 based on the financial position reflected by the cost statement for the concerned activity. Nevertheless, since the VPT has pleaded for this hike in view of high operating cost of forklifts, this tariff item is decided to be considered for revision ahead of schedule.

The VPT has stated that at the time of the last general revision, the individual cost centres were not considered but the total activity was analysed. In this context, it needs to be clarified that the VPT had expressed its inability to prepare cost statements for the various cargo and vessel sub-activities and hence this Authority could not analyse the financial position of the individual cost centres but had to take a decision based on the position obtaining for major activities.

(ii). The VPT has considered the present day cost of the forklift truck at Rs. 8.5 lakhs for arriving at the proposed wharfage rate. The depreciation and return on capital employed have been computed on the present day cost by the VPT.

As per the general practice adopted by this Authority at all the major ports, the return on capital employed is allowed on the net block of asset plus working capital and not on the replacement cost; likewise depreciation is considered on the original cost of the asset. The return on capital employed is, therefore, revised based on the average book value of these fork lift trucks as indicated by the VPT.

The port has also indicated the depreciation of these forklift trucks on the original cost of the asset taking into consideration the life norms as prescribed by the Government for all the major ports of India. In line with the general policy adopted by this Authority at all the other major ports, the depreciation is allowed on the original cost of the equipment.

(iii). The VPT has not indicated the overhead cost relevant for this activity but has prescribed a percentage of 21% over the repairs and staff cost. It may be relevant to mention that in the last general revision Order passed by this Authority adopting 'cost plus' model, all the overheads have been duly accounted for in the tariff analysis. Overhead expenses remaining constant for the activity/port as whole for a given period, if they are allocated to the forklifts in reference then to that extent, there must be a reduction in some other activity. Since such reduction has not taken place elsewhere, inclusion of overheads will be an excess allocation. That being so, overhead elements considered by the VPT in its calculation are excluded.

(iv). The VPT has estimated an expenditure of 10% of the present day cost towards repairs and maintenance. Despite our request to indicate the overhead and maintenance cost based on actuals for this cost centre, the information in this regard was not made available. It may be relevant to mention that a few other major ports have estimated repairs and maintenance expenditure at 3.33% of the original cost of the asset. The VPT has furnished the expenditure on maintenance of the fork lift trucks in the year 1999-2000 which is more than twice the income from hire of plant & gear for cargo handling. It is observed that life of most of these forklift trucks is more than 3-5 years; and hence, the repairs and maintenance cost will

undoubtedly be relatively higher. Therefore, 10% of the original cost is allowed towards repairs and maintenance in this case recognising the life of the forklifts and the fact that no separate overhead element is allowed in the costing.

(v). The VPT has not specifically included the insurance cost in its calculation for arriving at the hire charges. To a query raised, the VPT has clarified that the forklift trucks are not insured since they are being used by the traders on hire basis, however, the damage to the forklift is liable to be claimed from the hirer in case of any damage on the forklift as per the clause prescribed in the SOR. It may be advisable for the VPT to insure the equipment and claim damage from the insurance company and not from the users. In such an event, the insurance cost will be an admissible cost item for arriving at the tariff.

(vi). Based on the guideline issued by the Government stipulating an availability norm of 75% for fork lift truck assuming 352 days per annum the capacity available per annum comes to around 6336 hours. The VPT in its working has considered availability hours of these forklift as 6000 hours based on 250 working days with three shifts working. It has indicated capacity utilisation of 34.5% for the year 2000-01 which if applied for arriving at the fuel cost and the cost per shift, the hire charges would be very high as compared to the rate proposed by the VPT. This may not benefit the users. That being so, the assessed capacity of 6000 hours as indicated by the VPT is considered in the instant case which will work out to 94.7% of the availability norms prescribed by the Government. In line with the general principle adopted by this Authority, the return on capital employed in the instant case is allowed only to the extent of 94.7% of the maximum admissible level of 18.5% Incidentally, the VPT has considered only 18% ROCE in its calculations as against maximum admissible level of 18.5% which is corrected in the revised calculations.

(vii). The VPT has stated that the unit of levy of hire charge is proposed to be shifted from per hour basis to per shift of eight hour basis since it becomes difficult for the port to hire the fork lift truck for such a short spell of time and also to keep track of the actual utilisation hours. The justification given by the VPT is found reasonable and hence this Authority is inclined to accept the same.

Subject to the above, the calculation of hire charges of forklift truck has been revised. The revised calculation is attached as Annex-I. The revised working indicates a hire charge of Rs. 2172 per shift of eight hours or part thereof which is approved.

(ix). As admitted by the VPT, the intention of the port is to gradually withdraw from the supply of forklifts for operations. Towards this end, the fleet is reportedly being phased out. Paradoxically, the port even now, however, insists on the trade to use its forklifts only. This stand coupled with the reduced availability of equipment due to phasing out of the fleet may cause problems for the users. The users have, therefore, demanded that they should be allowed to bring in their own forklifts for operation. This does not appear to be an unreasonable demand given the poor availability of the port's forklifts. The VPT may, therefore, consider allowing private forklifts for operations, if a user wishes not to hire the port's forklifts. The VPT would not face under utilisation of its fleet since the hire charges of Rs.2172/- per shift fixed now is competitive when compared to the prevailing rate of Rs.2,500/- per shift stated to have been levied by private operators.

(x). In the last general revision Order, this Authority had approved the norms of hook (shift) output for various commodities handled by conventional means in order to determine the berth occupancy of vessels for levy of penal berth hire charges. The VPT has now proposed to add norms for cargo handled through pipelines/conveyor system and output norms for a few more cargo items since they do not exist in the present Scale of Rates. The methodology adopted for arriving at these norms is reportedly the same as was followed in the general revision proposal. The VPUA and few other user organisations have pointed out that the norms proposed for

Rock Phosphate, Sulphuric Acid, Caustic Soda, etc., need to be reduced taking into consideration the average discharge capacity of these cargo. In line with the suggestion of the users the VPT in its revised proposal has scaled down the output norms for cargo items cited in reference.

In pursuance of a decision taken at the joint hearing, norms for various categories of POL products as identified by the HPCL have been proposed. At the joint hearing held on 21 January 2003 the EIPL and some of the oil companies have requested to prescribe concessional norms for low volume parcels of petroleum and petroleum products. In this backdrop, the VPT has proposed three sets of norms for POL parcels upto 5000 tonnes, 5000 tonnes to 10,000 tonnes and above 10,000 tonnes.

Further norms for other cargo viz. Aluminia, bagged cargo, etc., have been proposed as mutually agreed with the representatives of the Stevedores Association and Clearing and Forwarding Association. In the recast proposal the port has also proposed to incorporate norms for a few more cargo items as decided in the joint hearing.

Since the revised norms proposed by the VPT have been arrived at in agreement with the users and by adopting the methodology already approved while fixing the hook shift output in respect of the cargo handled by conventional means, this Authority is inclined to approve the norms proposed in para 7(B) (i) above.

- (xi). In view of a uniform norm prescribed for bagged cargo, the VPT has requested to delete the norms prescribed in the existing Scale of Rates for wheat, rice, and other cargo handled in bags since it will be redundant. This suggestion of the VPT appears to be reasonable and hence is accepted.
- (xii). The VPT has also modified the norms fixed for coking coal (import) by segregating it in two parts – coal discharged by vessels with self discharging gear and coal discharged by non-self discharging vessels. Since the proposed modification may benefit the users and none of the users have objected to the same, this Authority is inclined to approve the proposed modification.
- (xiii). The proposal to rename the nomenclature of item 'DBM in bulk' as 'Refractory raw material' in the existing schedule prescribing commodity wise output norms for import cargo is just a correction and hence is approved.
- (xiv). An output norm of 12000 tonnes per day is proposed for discharge of bulk cargo on to the shore from gearless vessels by using floating crane in view of commencement of a new operation of discharging limestone at the VPT. None of the users have raised any objection to the proposed norms and hence this Authority has no reservation to approve this proposal.
- (xv). The INSA has made a suggestion of considering the performance achieved above the cut-off limit by the vessel agent and adjust such credits with the penalty for under-performance, if any. The VPT has responded to this suggestion of the INSA. The issue at consideration is not an efficiency-linked tariff scheme but fixing norms of berth occupancy for imposing a penalty. This is necessary to mainly discourage vessels from overstaying or idling at berth recognising that a berth, which is a scarce resource, should be optimally utilised. The suggestion made by the INSA is to be kept in mind when the VPT formulates its proposal for an efficiency linked tariff scheme.
- (xvi). The VPT has proposed consolidated charges for transhipment of POL at its anchorage. The rates proposed are less than the notified tariff. Recognising the commercial judgement of the VPT and also the fact that the proposal has been formulated after discussion with the main users of the facility, this Authority approves the proposed tariff arrangement for transhipment of POL.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following proposals of the VPT :

- (i). The hire charges for forklift trucks upto 5 tonne capacity is fixed at Rs.2172/- per shift of eight hours or part thereof.
- (ii). The output norms for cargo handled though pipelines/ conveyor and output norms for other cargo items as proposed in paragraph 7 (B) above.
- (iii). Then rates and conditionalities governing transhipment of POL at anchorages as proposed in paragraph 7 (C) above.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2003/Exty.]

**Statement showing revision of hire charges of 3 tonne capacity forklift truck**

Sr. No.	Particulars	Amount Rs.in lakhs
	Available capacity as per the norms prescribed by the Govt. (352*24*75%)	6336
	Capacity considered by the VPT in its working	6000
	Capacity Utilisation in % as indicated by the VPT	94.7%
<b>A.</b>	<b><u>Annual Capital Cost</u></b>	
(i).	Return on Capital linked to capacity utilisation (Rs. 2.96 croresx18.5%x94.7%)	0.52
(ii).	Depreciation	0.85
	<b>Sub total (A)</b>	<b>1.37</b>
<b>B.</b>	<b><u>Annual Operation and Maintenance Cost</u></b>	
(i)	<b><u>Operation cost</u></b>	
(i).	Repair & maintenance	0.68
(ii).	Staff charges	8.23
(iii).	Fuel cost (6000 hrs *Rs. 18*3 ltrs)	3.24
(iv).	Lubricants and stores	0.87
	Management & general overheads	1.90
	<b>Sub total (B)</b>	<b>14.92</b>
	<b>Total Annual Cost (A) + (B)</b>	<b>16.29</b>
	<b>Cost per day</b> (in Rs.)	<b>6515</b>
	<b>Cost per shift of 8 hours</b> (in Rs.)	<b>2172</b>